



PISTE BMX

GUIDE DE CONSTRUCTION



SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| ÉDITOS | 3 |
| HISTOIRE DU BMX | 4 |
| CHIFFRES CLÉS DU BMX..... | 7 |
| PORTRAITS DE CHAMPIONS..... | 10 |
| ÉTAT DES LIEUX..... | 12 |
| PRINCIPES DE BASE D'UNE PISTE BMX..... | 14 |
| ÉQUIPEMENTS MODULABLES | 21 |
| FINANCEMENT D'UNE PISTE DE BMX | 28 |
| RETOMBÉES D'UNE ÉPREUVE NATIONALE BMX | 30 |
| PISTE DE CHALETTE-SUR-LOING | 32 |
| PISTE DE CHOLET | 34 |
| PISTE DU TRÉPORT..... | 36 |
| PISTE DE DESCARTES | 38 |
| PROCÉDURE DE CLASSEMENT D'UNE PISTE | 40 |
| SYNTHÈSE..... | 44 |
| NOTES | 45 |



MICHEL CALLOT

Président de la Fédération Française de Cyclisme

La publication de cette nouvelle version du guide « construire une piste de BMX » vient renforcer le dispositif d'accompagnement technique et de conseil déjà mis en place par la FFC à destination de ses clubs mais également des collectivités locales porteuses de projets.

L'expérience de tous les acteurs du BMX, associée au travail de recherches entrepris sur le premier guide par les équipes de l'Université de Rennes 2, ont abouti à une compilation actualisée d'informations indispensables à toute étude de faisabilité.

Fort de cette boîte à outils, je suis convaincu que nous poursuivrons le développement de pistes BMX sur les territoires encore sous-équipés et plus globalement de la pratique du BMX en France.



SYLVAIN DUPLOYER

Vice-président de la FFC en charge du BMX, du Cyclo-cross et du Cyclisme urbain

Plus synthétique et plus technique que le précédent guide, cette nouvelle version était fortement attendue par nos clubs et les collectivités locales désireuses de les accompagner dans leur projet de développement.

En optant pour une version numérisée et téléchargeable depuis notre site internet, nul doute que la diffusion de cet ouvrage sera encore plus large et nous aidera à réaliser notre double objectif en matières de pistes de BMX à savoir :

- Densifier le territoire via la construction de nouveaux équipements
- Améliorer le parc existant et l'adapter aux nouveaux standards tels que les buttes de départ à 5 mètres.

HISTOIRE DU BMX

UN SPORT D'ORIGINE US

Le BMX (Bicycle Moto Cross) s'est développé au début des années 1970 aux Etats-Unis en complément des compétitions de motocross très populaires sur le territoire américain.

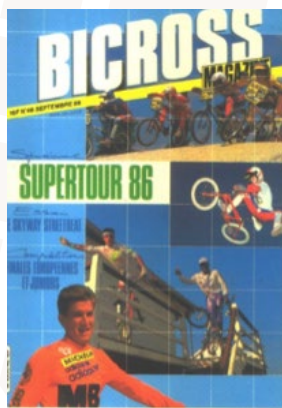
Connu dans un premier temps sous le nom de Bicross, il a été importé en France en 1979.



UNE IMPLANTATION RAPIDE SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS

La discipline a connu un rapide développement en France dès le début des années 1980 grâce notamment à une conjonction d'éléments favorables :

- La création de nombreux clubs
- L'importation de matériel dédié à la pratique
- La création de marques spécialisées dans le BMX
- L'organisation des premières compétitions
- La diffusion de magazines entièrement consacrés à la discipline



LA STRUCTURATION PROGRESSIVE DE LA DISCIPLINE

Régi par une structure autonome, le BMX a été intégré au sein des disciplines sportives de la Fédération Française de Cyclisme en 1990. Quelques dates marquent l'émergence des institutions du BMX :

- 1980 : Création de l'Association Française de Bicrossing
- 1990 : Rattachement à la Fédération Française de Cyclisme et création de la Commission nationale de BMX
- 1993 : Intégration du BMX à l'Union Cycliste Internationale
- 2008 : Première apparition aux Jeux Olympiques (Pékin)

LES COMPÉTITIONS MAJEURES ORGANISÉES EN FRANCE

Depuis les années 80, la France, par l'intermédiaire de la FFC et de ses clubs, a démontré un réel savoir-faire en matière d'organisations internationales contribuant ainsi à la promotion de cette discipline spectaculaire :



- 1984 : Gala International de Bercy
- 1990 : Championnats du Monde – Circuit Paul Ricard
- 1999 : Championnats du Monde – Vallet
- 2005 : Championnats du Monde – Bercy
- 2012 : Championnats d'Europe – Orléans
- 2017 : Championnats d'Europe – Bordeaux

UNE TERRE DE CHAMPIONS

Au fil des décennies, la France a toujours été en pointe grâce aux performances internationales de ses meilleurs pilotes :

- Claude VUILLEMOT : Champion du Monde 1987
- Christophe LEVEQUE : Quadruple Champion du Monde (1997, 1998, 1999, 2001)
- Anne-Caroline CHAUSSON : Championne Olympique (2008)
- Laetitia LE CORGUILLE : Vice-Championne Olympique (2008)
- Joris DAUDET : Double Champion du Monde (2011 et 2016)
- Magalie POTTIER : Championne du Monde (2012)

DES PISTES EN CONSTANTE ÉVOLUTION

Des prémices du BMX dans les années 80 à aujourd'hui, les pistes ont su s'adapter aux exigences de sécurité et aux aspirations de pilotes toujours plus attirés par la vitesse et les sensations. Auparavant « bricolées » par de jeunes passionnés, les pistes font l'objet d'une procédure de classement fédéral et doivent répondre à une série de critères stricts :



- Longueur du parcours
- Hauteur des bosses
- Hauteurs des buttes de départ selon le niveau de pratique
- Qualité du revêtement
- Goudronnage des virages
- Grilles de départ dites « sécurisées »



CHIFFRES CLÉS DU BMX

LE BMX, 2 FAMILLES DE DISCIPLINES

La Race, développée dans ce guide et sport olympique depuis 2008, est une course qui se déroule sur une piste bosselée développant une longueur allant de 270 à 400 m. Huit pilotes partent d'une butte de départ surélevée et doivent terminer le tour le plus rapidement possible. Il existe plusieurs catégories d'obstacles (simple bosse, double, triple, table et autres whoops). Les 4 premiers de chaque manche se qualifient pour la suivante et ce jusqu'à la finale.

Le Freestyle qui inclue les épreuves de sauts (Dirt, Flat, Rampe) ou la réalisation de figures (street) mais qui n'est pas traité dans ce guide.

UNE CROISSANCE RAPIDE DES LICENCIÉS AU COURS DES ANNÉES 2000

Entre 2003 et 2013, la FFC a doublé le nombre de ses pratiquants et dépassé le cap symbolique des 20 000 licenciés. Ce socle de pratiquants est aujourd'hui stabilisé et solide.

En développant des pistes de différents niveaux techniques, la FFC entend poursuivre le développement de la pratique grâce à une offre enrichie et un maillage territorial toujours plus performant.

*Avec plus de 20 000 licenciés,
le BMX est devenu une discipline majeure de notre fédération*

MICHEL CALLOT, PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CYCLISME

LES MOINS DE 16 ANS, CŒUR DE CIBLE DE LA DISCIPLINE

Comme toutes les activités « fun » et à sensations fortes, les jeunes (moins de 16 ans) constituent, aujourd'hui, la grande majorité des licenciés du BMX.

Conscientes du fort potentiel de la discipline et de son attractivité auprès des jeunes, les collectivités locales ont entrepris un important effort de construction au cours de 20 dernières années facilitant de fait l'accès à la pratique.

Seule une poignée de départements est aujourd'hui encore dénuée de toute piste classée et donc reconnue par la FFC.

245 PISTES RECONNUES PAR LA FFC

Il existe aujourd'hui 245 pistes classées par la FFC selon leurs niveaux de difficulté et d'équipements.

La procédure dite de classement valide l'adéquation des pistes avec les critères sportifs et sécuritaires mis en place par la FFC. Elle conditionne la capacité à accueillir des compétitions et des sessions d'entraînement dans des conditions optimales de sécurité.



3 AXES DE DÉVELOPPEMENT

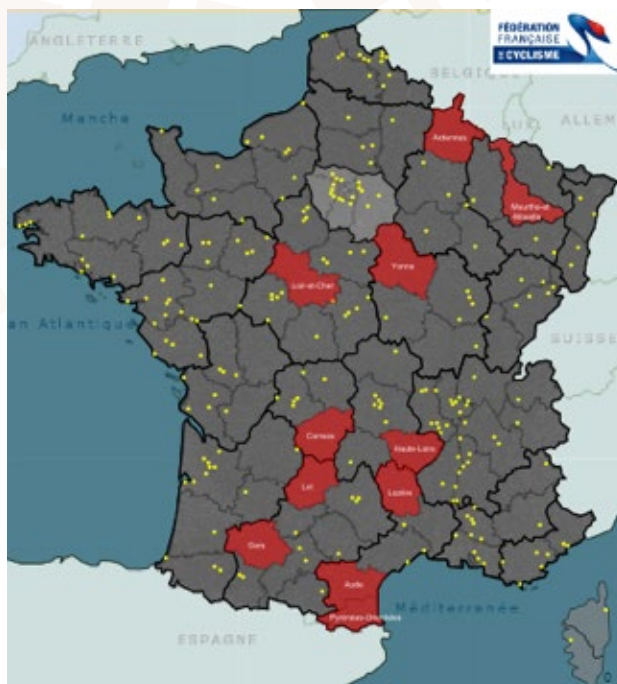
Les plus jeunes : Si la pyramide des âges montre un véritable pic sur la tranche d'âge 9-12 ans, la pratique du BMX démarre à partir de 4 ans grâce notamment au succès des draisiennes. Créer des créneaux spécifiques pour les draisiennes et faire du BMX un moyen d'apprentissage du cyclisme est une opportunité à saisir pour nos clubs.



Les femmes représentent un peu plus de 5% des licenciés. Depuis 3-4 ans, la FFC mène une campagne de promotion de la pratique féminine (stages 100% filles, valorisation des championnes) tandis que certains clubs offrent la première licence aux nouvelles adeptes.



Les territoires carencés : Entre les territoires carencés, les zones à forte densité (bassin parisien) et les secteurs présentant une saturation de leurs créneaux car « victimes » de leur succès, la construction de nouvelles pistes est une nécessité en vue de faire grossir toujours plus les rangs des BMXers.



PORTRAITS DE CHAMPIONS



AMIDOU MIR

*Champion de France 2016
Champion d'Europe Junior 2013
Sélectionné pour les JO 2016*

Le bouche à oreille

« J'ai connu le BMX grâce à un copain qui en faisait en club. Il m'a proposé un jour d'essayer et j'ai tout de suite pris un maximum de plaisir... pour ne plus arrêter »

Plaisir

Pour moi le BMX c'est avant tout du plaisir. Sauter les bosses, la sensation de vitesse, l'adrénaline, je m'éclate »

L'importance d'une piste à proximité

« Ma chance était d'avoir une piste à proximité immédiate de mon collège à Hyères ce qui m'a permis de pratiquer mon sport facilement »

Le rôle auprès des jeunes

« À Bourges (CREPS) où je m'entraîne régulièrement, j'encadre les jeunes d'un petit club local. Ils veulent faire comme moi et devenir champion de BMX »



AXELLE ETIENNE

Championne de France, d'Europe et du Monde Juniors (2015)

Une affaire de famille

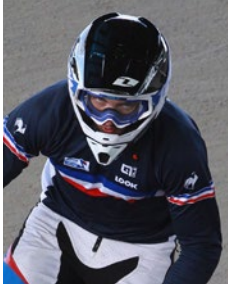
« C'est mon frère qui m'a présenté ce sport et j'ai rapidement accroché. J'adore les sauts et l'adrénaline que procure cette discipline »

La piste idéale ?

« J'aime surtout les pistes qui développent une bonne longueur avec des bosses bien dessinées et un revêtement lisse »

Un sport mixte

« Le BMX est un sport vraiment fun et qui convient parfaitement aux garçons et aux filles »



QUENTIN CALEYRON

3^e des Championnats d'Europe 2013 et 2015

Essayer c'est l'adopter

« À la base je faisais un peu de vélo sur route. Mon père m'a orienté un jour vers le BMX, juste pour essayer, et ça m'a plu tout de suite »

Un sport pour les jeunes

« Le BMX est vraiment un sport idéal pour les plus jeunes qui cherchent généralement à toucher leurs limites et sont en attente de sensations fortes »



MATHILDE DOUDOUX

Vice-championne d'Europe Juniors (2013 – 2014)

Le hasard fait bien les choses

« J'ai commencé le BMX par hasard en découvrant une piste près de chez moi, j'ai essayé et j'ai tout de suite compris que le BMX allait prendre une place importante dans ma vie, il n'y avait aucun doute ! »

Un outil de développement personnel

« Ce que j'aime dans le BMX c'est le côté extrême de ce sport. Il me permet de me dépasser et de m'épanouir que ce soit dans ma vie de sportive mais aussi de « jeune femme »

Un challenge permanent

« Je vois le BMX comme un moyen de prendre des risques et de m'affirmer ! »

ÉTAT DES LIEUX

Dans le cadre de la réalisation de ce guide d'aide à la construction de piste de BMX, une enquête menée en 2013 par les chercheurs de l'Université de Rennes 2 avait été adressée aux Présidents de clubs afin de dresser un état des lieux de l'offre des pistes de BMX en France.

L'objectif était également d'identifier les différentes phases dans la construction d'une piste, pour aider les futurs porteurs de projet.

Le club porteur de projet

Le Président de club apparaît comme l'homme de base à l'initiative des projets de création de pistes BMX (58%).

Les objectifs suivis par un projet de piste

La construction d'un nouvel équipement vise avant tout à répondre à une demande locale et à permettre l'accueil de compétitions.

| Raisons de la création d'une piste de BMX | Fréquence |
|---|-----------|
| Répondre aux besoins des licenciés du club | 61,3% |
| Favoriser la compétition et améliorer les résultats | 43,5% |
| Encadrer la pratique libre du BMX | 29% |
| Augmenter le nombre de licenciés du club | 21% |
| Occuper les jeunes pendant leur temps libre | 19,4% |
| Organiser un événement sportif important | 12,9% |
| Favoriser le sport scolaire | 4,8% |
| Répondre à une demande de votre municipalité | 4,8% |
| Autres | 8,1% |

Type de terrain

Majoritairement publics (89%), les terrains sélectionnés sont principalement situés en périphérie des communes (43%) voire en ville (30%).

La proximité d'un complexe sportif existant est un critère pris en compte (51% des cas). Ce choix s'avère en effet stratégique en vue de mutualiser les équipements d'accueil grand public tels que parkings, vestiaires, sanitaires...

Typologie des pistes

61% des pistes relèvent du niveau 2 (compétition régionale) et 26 % du niveau 1 (compétition nationale).

- 99% des pistes sont découvertes
- 50% sont dotées de tribunes
- 53% disposent d'un éclairage
- 30% sont en accès libre

Financement

Longtemps porté par les municipalités, l'investissement dans une piste de BMX relève de plus en plus des intercommunalités. Les autres partenaires « classiques » sont le Conseil Départemental, Régional. Certains projets ont pu bénéficier d'un coup de pouce de fonds européens ou du Centre National pour le Développement du Sport (CNDS) mais ces sources de financement restent exceptionnelles et conditionnées à des critères spécifiques (voir fiche financement).

Mise en œuvre, qui porte le projet ?

- 74% des porteurs de projet estiment avoir eu un accès facile aux informations réglementaires
- Dans 34% des cas, les porteurs de projet ont été les clubs, 23% les communes, 18% une société privée (25% restants : non réponse)
- Durée moyenne des travaux : moins de 6 mois (74 % des cas)
- Le classement fédéral d'une piste est effectué moins de 2 mois après la fin des travaux
- La conformité entre le budget prévisionnel et le coût réel est respecté dans 62% des cas

Impact positif d'une piste

Outre l'augmentation du nombre de licenciés, la construction d'une piste BMX entraîne automatiquement la création d'emplois (entraîneurs, éducateurs sportifs) et des retombées économiques réelles sur l'économie locale (achat de matériels cyclistes, restauration et hébergement lors des compétitions).

La création d'emplois est intervenue dans 40% des cas et se révèle être un point essentiel pour la réussite du projet. Sans salarié permanent, difficile d'exploiter pleinement le potentiel d'une piste.

Entretien de la piste, qui s'en charge ?

- Bénévoles du club : 73%
- Commune : 23%

Fréquence moyenne de l'entretien : une fois par mois (43.5% des cas)

Points clés soulignés par les présidents de club

- Importance du drainage et de la qualité du revêtement notamment en virages (enrobé, pavés) pour utilisation par temps pluvieux et éviter les détériorations après lourdes intempéries.
- Disposer d'un système d'éclairage, condition sine qua none pour élargir les plages d'utilisation

PRINCIPES DE BASE D'UNE PISTE BMX

Une piste de BMX est un circuit fermé constitué d'une butte de départ permettant aux pilotes de prendre de la vitesse avant d'affronter, dans une configuration classique, 4 lignes constituées d'obstacles et 3 virages. La longueur totale d'une piste oscille entre 270 et 400 m.

LA BUTTE DE DÉPART

Trois hauteurs réglementaires :

- 3 m (niveau départemental à régional)
- 5 m (niveau national et international)
- 8 m (niveau international type Coupe du Monde, JO)

Une plateforme « d'attente » se situe au sommet de la butte. Les pilotes prenant le départ d'une compétition viennent ensuite poser leur roue avant contre la grille de départ sécurisée laquelle s'abaisse à l'issue d'un système de déclenchement sonore et visuel (feux).

Qu'est-ce qu'une grille de départ sécurisée ?

En forme de quart de cylindre, elle s'abaisse en une fraction de seconde une fois les feux éteints et le décompte sonore terminé. Ce dispositif a été pensé et validé par la FFC il y a plusieurs années afin de limiter au maximum les risques de blessures existants par le passé (chute impromptue, membre ou doigts coincés).

Deux sociétés françaises proposent des modèles de grilles de départ certifiées par la FFC.

À noter que les grilles plates électriques (type Pro Gate) sont uniquement autorisées sur les buttes de départ à 8 mètres



Le départ est un moment clé dans une course (Race) de BMX. Réussir un bon départ garantit une bonne place au moment d'attaquer les premiers obstacles puis le premier virage.

Le revêtement de la portion descendante se veut donc antidérapant pour éviter les glissades. Il est généralement réalisé en enrobé ou béton.

La transition de la pente avec le sol de la piste doit être particulièrement soignée tant dans sa courbe (progressive pour éviter une cassure) que sa qualité de revêtement (éviter l'effritement de l'enrobé).

LES LIGNES DROITES

La première ligne droite est plus ou moins longue selon la hauteur de la butte de départ et l'emprise foncière disponible. Elle se compose généralement de 3 séries d'obstacles.

La seconde ligne droite adopte souvent un profil avec gros sauts pour ensuite laisser place à des 3èmes et 4èmes lignes axées sur les enchaînements rapides et techniques.

LES VIRAGES

Au nombre de 3 dans une configuration classique, ils sont relevés et larges de sorte à absorber la vitesse d'entrée des pilotes et à leur permettre de prendre suffisamment d'appui pour ensuite se relancer rapidement en sortie.

La conception du premier virage est la plus complexe car les pilotes arrivent en peloton, à plusieurs de front et avec vitesse élevée. La bagarre peut y être intense. Son profil et sa largeur doivent permettre le passage de plusieurs pilotes de front et d'adopter des trajectoires différentes (éviter qu'il y ait une seule trajectoire idéale sous peine de faire entonnoir et de favoriser de nombreuses chutes).

Les deux autres virages suivent les mêmes principes mais la course est généralement décantée et les coureurs un peu moins rapides. Ils tendent dès lors à être moins hauts et moins larges.

Enrobé ou pavés, un choix stratégique pour les virages

Depuis la fin des années 90, l'application d'une couche d'enrobé dans les virages s'est rapidement imposée comme une solution pertinente et ce pour plusieurs raisons :

- Amélioration de l'adhérence (grip) et donc réduction des risques de chute
- Meilleur écoulement des eaux pluviales
- Entretien fortement réduit : les virages étant les zones subissant les plus grosses contraintes d'appui, ils tendent à rapidement produire des ornières en cas de revêtement mou nécessitant alors un entretien régulier (passage du râteau, trous à combler, etc...)

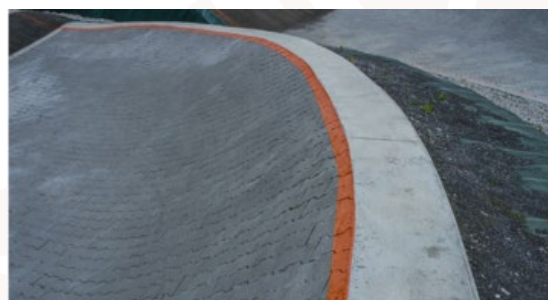
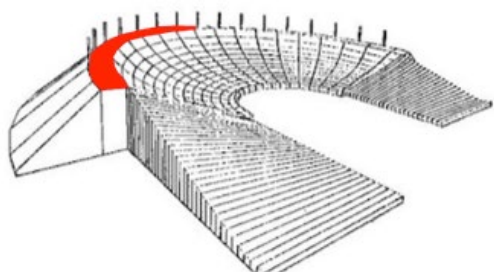


Cette solution a un coût et nécessite une réelle expertise en la matière. Le choix de la granulométrie (0/6 ou 0/10), la quantité et la qualité du liant mais surtout la procédure de mise en œuvre conditionneront la réussite de cette opération (éviter un compactage par cylindrage perpendiculaire sous peine de créer des rainures et le ratissage qui tendra à faire ressortir le grain lors du séchage)

Depuis quelques années la solution des virages pavés gagne du terrain. Provenant des pays voisins (Belgique, Pays-Bas) cette alternative se veut plus écologique et relativement aisée à mettre en œuvre. Elle peut être moins coûteuse que l'enrobé à condition de pouvoir s'appuyer sur une importante main d'œuvre bénévole (club).



A noter qu'il convient de prévoir un chemin de ronde sur l'arrête supérieure du virage (largeur de 50 cm minimum) de sorte à pouvoir accueillir les arbitres lors des compétitions ainsi que des panneaux publicitaires.



LA ZONE D'ARRIVÉE

La ligne d'arrivée (10 cm blanc, 4 cm noir, 10 cm blanc) est matérialisée par une bande bétonnée située à 10 mètres maximum du dernier obstacle.



Ces 10 derniers mètres doivent former une ligne droite (pas courbe).

L'implantation des poteaux de l'arche d'arrivée doivent se situer à 2 m du bord extérieur de la piste et être reculé d'1 mètre par rapport à la ligne d'arrivée de sorte à ne pas gêner la prise de photo finish.



Une zone de décélération de 20 m est nécessaire après le passage de la ligne d'arrivée.

LE REVÊTEMENT DE LA PISTE

Le choix du revêtement est prépondérant pour la pratique et l'entretien de la piste. La configuration traditionnelle comporte 3 couches successives de matériaux :

- **Couche de forme (gros volumes)** : Compacté par couches successives, le matériau utilisé est généralement constitué du remblai local à condition que celui-ci ne présente pas de déchets (racines, objets métalliques, pierres supérieures à 0/80, etc...) Les terres à forte teneur en argile sont à proscrire. Cette couche de forme permet de réaliser les volumes importants (obstacles, virages) et dessine le circuit.
- **Couche drainante** : Pose d'un concassé de granulométrie 0/31.5 permettant un drainage naturel du terrain. Epaisseur : environ 12/15 cm



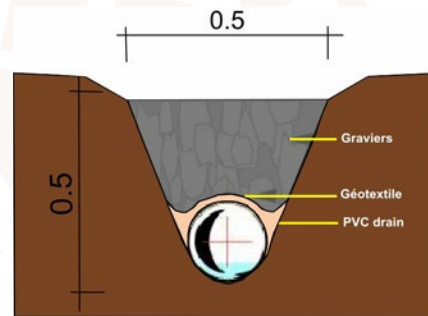
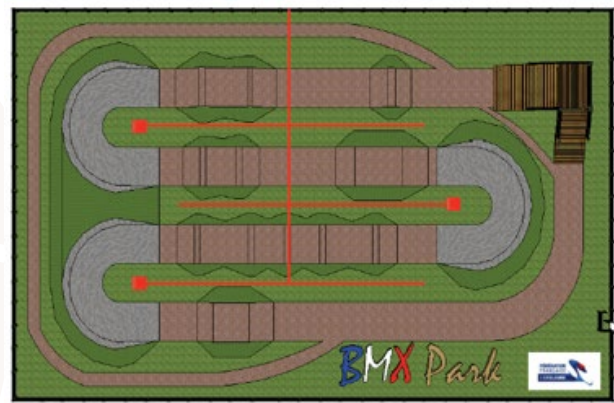
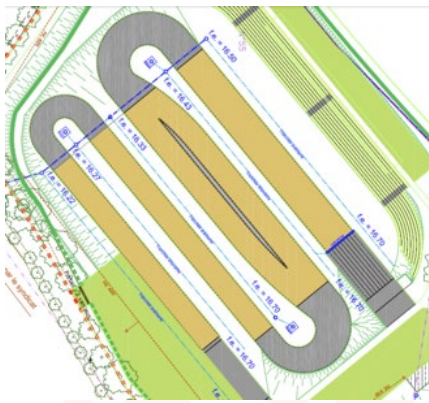
- **Couche de finition** : Le choix du matériau est prépondérant pour la réussite de l'opération. De granulométrie fine (0/2 ou 0/4 max), le revêtement est généralement de type calcaire ou schiste. Il doit garantir un compactage et un durcissement rapide après plusieurs épisodes de roulage/arrosage.

LE DRAINAGE DE LA PISTE

Outre la mise en place d'une couche de concassé sous la couche de finition (cf paragraphe précédent), il importe de suivre plusieurs règles pour assurer un écoulement efficace des eaux pluviales et éviter le phénomène de ravinage de la piste après les épisodes orageux.

- Prévoir un nivellement du tracé (pente de 0.5%) pour accompagner les eaux pluviales vers le réseau de drainage
- Poser une ligne de drainage sur chaque interligne (gros concassé puis drain)
- Pose d'un acodrain au pied de la butte de départ
- Mise en place de puisards au pied de chaque virage et circuit d'écoulement vers les lignes de drainage





LA ZONE DE SÉCURITÉ DE LA PISTE

La piste doit être libre de tout obstacle présent à moins de 2 m de son bord extérieur. Si pour des contraintes propres au terrain mis à disposition, un obstacle se situe exceptionnellement à moins de 2 mètres, des éléments de protection doivent obligatoirement être placés et ce afin d'éviter tout risque de blessure en cas de sortie de piste.

A noter que la règle des 2 m s'applique de façon stricte pour les projets de constructions neuves. Les éléments de protection font figure de tolérance pour les équipements existants.

Exemples :



LE TRAÇAGE DES LIGNES

La réglementation prévoit le traçage des lignes sur chaque côté de la piste ainsi que dans les virages. La largeur réglementaire est mesurée sur le bord intérieur des lignes lesquelles font 10 cm de large.

Seuls les virages, lorsqu'ils sont réalisés en enrobé ou en pavés, bénéficient d'un marquage permanent. Une peinture de type routière doit alors être utilisée pour éviter de devenir glissante par temps humide.

Pour le reste du circuit, le marquage est généralement réalisé la veille des compétitions grâce à une poudre blanche.



Depuis 2017, le traçage des 8 couloirs sur la butte de départ n'est plus nécessaire. Les marquages sur les buttes déjà existantes doivent être effacés.

ÉQUIPEMENTS MODULABLES

Le succès de fréquentation de la piste BMX dépendra en grande partie des équipements de confort mis en place sur le site.

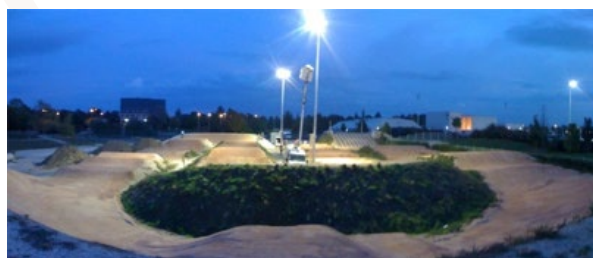
ECLAIRAGE

L'éclairage de la piste doit figurer dans tout nouveau projet de piste. A défaut, il convient de mettre en place les réseaux nécessaires et fourreaux facilitant une installation ultérieure.

La présence d'un système d'éclairage permet d'optimiser l'exploitation de la piste notamment en période hivernale où les entraînements prévus en semaine ne peuvent se tenir après 17 heures.

Sans éclairage, les clubs font très rapidement face à une saturation de leurs créneaux et ne peuvent donc pas grossir les rangs de leurs pratiquants.

Lors de compétitions majeures, le système d'éclairage permet une planification des courses plus aisée, à l'abri des éventuels contretemps pouvant survenir entre chaque Race.



Le nombre de Lux requis est de 100/150 Lux pour l'entraînement et 250 Lux max pour les compétitions.

Il existe 2 configurations classiques pour la disposition des mâts d'éclairage : soit 2 poteaux centraux (cf photos) soit des poteaux (4) disposés en périphérie. L'orientation des projecteurs doit être faite de manière à empêcher toute zone d'ombre entre les différents obstacles.



LOCAL CLUB

Deux options possibles :

- Incorporer les locaux du club sous la butte de départ. Cette option s'applique surtout pour les buttes à 5 m construites sur ossature béton offrant ainsi une surface d'exploitation intéressante. L'aménagement de la butte de départ peut également permettre d'accueillir les vestiaires/sanitaires et surtout le local de stockage vélo.



- Implanter un bâtiment annexe en privilégiant une structure « légère » ou modulaire afin de limiter les coûts de construction.

Exemples :



Priorité au local dédié au stockage des vélos. Ce local doit pouvoir accueillir un parc d'une vingtaine de vélos, proposer un espace mécanique/entretien et permettre de ranger les équipements de protection nécessaires aux initiations et à l'accueil de publics non licenciés (casques, gants, genouillères, etc...).

TRIBUNES

L'accueil de compétitions officielles nécessite, à défaut de tribunes permanentes, un espace suffisamment large pour permettre l'installation de tribunes provisoires le jour J.



De nombreux clubs de BMX optent pour des tribunes « naturelles » adossées à un talus permettant ainsi aux accompagnateurs (familles) de suivre les séances d'entraînements.



ACCÈS/FERMETURE DU SITE

Si certaines pistes, notamment de loisir, sont en libre accès, il est vivement recommandé de fermer l'accès au site avec une clôture (hauteur : 2 m) pour les raisons suivantes :

- Eviter les accidents. Une mauvaise utilisation de la piste (vélo inadapté, manque de pratique, vitesse trop importante acquise en bas de la butte de départ) peut engendrer des chutes importantes et donc un risque de blessure. L'accès à la piste doit prioritairement se faire dans le cadre de séances encadrées par le club.
- Empêcher les intrusions d'engins motorisés (motocross, pocket bike, quads) capables de détruire le revêtement de la piste en quelques minutes ainsi que les dégradations sur les installations du club (local, grille de départ)



POSE D'UNE MAIN COURANTE POUR DÉLIMITER L'AIRE DE PRATIQUE ET LA ZONE DÉDIÉE AU PUBLIC

Une main-courante traditionnelle telle que celle trouvée autour des terrains de football (hauteur : 1 m / 1m10) est souvent posée le long des premières et dernières lignes afin de tenir le public suffisamment éloigné de la course. Cet aménagement doit se situer à 2 m minimum du bord extérieur de la piste.



INSTALLATION DE BÂCHES

Pour des raisons esthétiques et surtout pratiques, de plus en plus de clubs optent pour la pose de bâches sur les talus des virages. Cet aménagement limite la pousse de mauvaises herbes et réduit donc fortement les contraintes d'entretien. Les bâches ont également pour vertu de protéger les obstacles et favoriser leur durée dans le temps.



EN MODE COMPETITION

L'accueil d'une compétition nécessite des aménagements temporaires généralement installés pour le jour J. Ces éléments sont vérifiés la veille de la compétition par un binôme constitué d'un représentant de la commission BMX et du Président de club à travers la signature d'une fiche de certification (cf : <http://www.ffc.fr/documents-techniques/>)

Pour faciliter la capacité d'accueil et d'organisation d'une compétition, il est conseillé aux porteurs de nouveaux projets d'anticiper a minima les besoins en termes de surface voire de préinstaller certains éléments.

SONORISATION

Élément indispensable lors des événements, la sonorisation est rarement implantée de façon permanente sur le site et ce afin d'éviter une dégradation accélérée des installations.

Pour faciliter l'installation des équipements de sonorisation le jour J, il est néanmoins conseillé de prévoir des branchements simplifiés, non visibles en surface, et des emplacements orientés en direction du public.

PARC PILOTES CLÔTURÉ

Plus ou moins important selon le niveau de l'épreuve, le parc pilotes accueille les boxes des différentes équipes. Les équipes y installent leurs tentes sous lesquelles les pilotes s'échauffent, se reposent ou patientent entre les séries. Les compétitions nationales regroupent jusqu'à 1000 participants de façon quasi simultanée (500/600 pour les épreuves (inter)régionales).

PRÉ-GRILLE

La pré-grille est une zone composée de 10 couloirs numérotés. Les pilotes se placent dans les couloirs en fonction du numéro de leur race (course). Ces couloirs sont généralement matérialisés par des barrières de type Vauban mais certains clubs ont fait le choix d'une pré-grille permanente.

Exemple : les pilotes de la race 35 se présentent au couloir n°5, ceux de la course 21 au couloir n°1, etc...). Les pilotes sont ensuite appelés en fonction de leur numéro de race, par ordre croissant, pour monter sur la butte de départ.



La couverture de la pré-grille est un véritable plus en termes de confort pour les pilotes.



POSTE DE SECOURS

L'implantation de la piste sur la parcelle mise à disposition ainsi que le placement des portails d'accès doivent être réfléchis en fonction de l'accueil du poste secours lors des manifestations sportives.

En effet les équipes de secouristes doivent pouvoir disposer d'un espace à proximité immédiate de la piste, isolé du public (confidentialité des soins) et en lien direct avec une voie d'évacuation routière.



SECRÉTARIAT DE COURSE

Un bungalow de 15m doit être installé pour accueillir les équipes en charge de traiter le secrétariat de course.



FINANCEMENT D'UNE PISTE DE BMX

CALCUL DU BUDGET PRÉVISIONNEL

Lors du montage du dossier, **un budget prévisionnel de construction de la piste de BMX doit être élaboré le plus précisément possible. La FFC est là pour vous aider.**

Il devra prendre en compte l'ensemble des postes de dépenses suivants :

- Apport de matériaux
- Grille de départ et maçonnerie
- Enrobé pour la descente de départ et accès des pilotes
- Drainage
- Rampes, garde-corps de la butte de départ
- Main courante pour le tour de piste
- Réseau d'arrosage
- Formation des obstacles
- Gaines électriques
- Locaux connexes (stockage, bureaux, vestiaires, etc.)
- Équipements connexes (grille de pré-départ, stabilisé pour organisation de manifestations, etc.)
- *Options* : éclairage, clôture de piste, poteaux départ/arrivée, tableaux d'affichage, local d'arrivée.

SOURCES DE FINANCEMENT POTENTIELLES

1. Communes et/ou Intercommunalités

Équipement de proximité par excellence, les pistes de BMX ont pendant longtemps été majoritairement financées par les communes. Depuis 2010, le poids grandissant des intercommunalités et la nouvelle répartition des compétences en matière sportive ont tendu à faire des EPCI les chefs de file pour les nouveaux projets de création de pistes.

2. Collectivités locales (Conseil Départemental, Conseil Régional)

Les projets de piste sont régulièrement soutenus par ces entités au titre de l'accompagnement aux activités relevant tantôt du Sport, de la Jeunesse ou de la Vie Associative. Ce subventionnement reste néanmoins conditionné par les politiques sportives et priorités définies par ces organes.

Les dossiers de subventions sont à retirer auprès de chaque collectivité locale.

3. Centre National de Développement du Sport

Il existe des possibilités de financement par le CNDS. L'aide ne peut excéder 20 % du montant total (espaces dédiés à la pratique sportive uniquement). Le CNDS opère ses choix au regard des exigences territoriales et des priorités mentionnées par les fédérations sportives.

Pour toute demande :

www.cnds.info/web/Subventions-d-equipements/Comment-faire-une-demande-de-subvention



4. Fonds européens

À condition que votre projet entre dans une démarche globale d'innovation et/ou de création d'emploi, la construction d'une piste BMX peut éventuellement bénéficier d'un soutien financier à l'échelle européenne via des fonds tels que le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) ou le FSE (Fonds Social Européen). Il convient de se rapprocher du Conseil Régional, structure bénéficiaire de ces fonds pour connaître ensuite les critères d'éligibilité potentiels en vue d'une éventuelle redistribution.

BUDGET ESTIMÉ SELON LE TYPE DE PROJET

Piste de niveau international (Interchampionnat et Interchallenge)

- Butte de départ à 5 m voire 8 m
- Grille de départ type « pro gate » ou sécurisée
- Dédoublage de la seconde ligne (*section PRO*)
- Gros obstacles sur les 2^{èmes} lignes
- Longueur de la piste qui doit être > ou = à 400 m
- Largeur minimale comprise entre 10 m (*début de la 1^{ère} ligne*) et 6 m (*3 dernières lignes*)

Coût estimé (hors foncier) : 400 000 € HT

Piste de niveau national (Niveau 1)

- Butte de départ à 3 m minimum
- Grille de départ sécurisée
- La section «Pro» facultative
- Longueur de la piste comprise entre 270 et 400 m
- Largeur minimale comprise entre 8 m (*début de la 1^{ère} ligne*) et 6 m (*3 dernières lignes*)
- Eclairage

Coût estimé (hors foncier) : 250 000 € et +

Piste de niveau régional/départemental (Niveau 2)

- Butte de départ à 3 m
- Grille de départ sécurisée
- Longueur de piste située entre 250 et 400 m pour le niveau régional (*entre 200 et 400 pour le niveau départemental*)
- Largeur minimale comprise entre 5 et 8 m

Coût estimé (hors foncier et VRD) : 150 000 €

Piste de loisir (Niveau 3)

- Longueur de piste < à 400 m
- Une largeur minimale de 3 à 4 m
- Une hauteur maximum des obstacles de 1 m
- Virages faiblement relevés (*conseillés à 1,20 m*)

Coût estimé HT (hors foncier et VRD) : 50 000 € et +

RETOMBÉES D'UNE ÉPREUVE NATIONALE BMX

CALCUL DU BUDGET PRÉVISIONNEL

Compte tenu du public drainé, l'organisation d'une compétition nationale de BMX engendre systématiquement des retombées économiques conséquentes pour le territoire concerné.

Suivant le type d'épreuve, les compétitions nationales rassemblent en effet entre 500 et 800 pilotes. Sport essentiellement pratiqué par les jeunes, voire les très jeunes, le BMX est une discipline qui mobilise massivement les familles.

Les mesures effectuées à l'occasion de différentes épreuves démontrent ainsi un ratio de 2,5 accompagnateurs par pilote soit un total de public/pilotes situé entre 1250 et 2000 personnes.

Au regard de cette jauge, les postes suivants ont été pris en compte afin de déterminer les potentielles retombées économiques d'une épreuve nationale :

- Hébergement
- Restauration
- Transport
- Autres dépenses



Hébergement

Environ 40 000 euros

Sachant qu'une partie des participants loge à l'hôtel (60% environ) tandis que l'autre partie privilégie le camping, un ratio de 25 euros/nuit/personne a été établi soit :

- 25 € x 1250 personnes = 31 250 €
- 25 € x 2000 personnes = 50 000 €



Restauration

Entre 40 000 et 60 000 euros

Sur la base de 15 euros/ jour pour 2 repas et sur 2 journées de compétition soit :

- 15 € x 1 250 personnes X 2 jours = 37 500 €
- 15 € x 2 000 personnes X 2 jours = 60 000 €

Dépenses diverses

Environ 10 000 euros (produits du terroir, visites musées, châteaux, parc de loisirs)

Sont comptabilisées les dépenses effectuées dans le village partenaires et les stands déployés sur le site de compétition (matériel, souvenirs) ainsi que les achats faits dans les communes alentours.

La base de calcul est fixée à 5 euros mais celle-ci dépendra fortement des prestations et des facilités mises à disposition des participants et de leurs accompagnateurs.

- 5 € x 1 250 personnes = 6 250 €
- 5 € x 2 000 personnes = 10 000 €



PISTE DE CHALETTE-SUR-LOING

Pourquoi une nouvelle piste ?

La construction d'une piste a permis de développer la pratique du BMX non seulement à Châlette-sur-Loing mais également dans le département en accueillant de nombreuses compétitions.

Le Guidon Chalettois, club de cyclisme traditionnel, a ouvert une section BMX et a ainsi connu un boom en termes de licenciés.

Chiffres clés

Date de construction : 2011

Coût : 475 000 euros TTC

Délai : 2 ans entre la décision budgétaire et la livraison de l'équipement (durée des travaux : 5 mois)

Caractéristiques sportives de la piste

Emprise du terrain : 11421 m²

Longueur : 376 m

Revêtement de la piste : calcaire (0/4) et virages en enrobé (0/6)

Hauteur et longueur de la butte de départ : 3 m et 10 m

Fiche signalétique

- Accès fermé
- Localisation dans une zone industrielle proche du centre-ville
- Proximité immédiate avec une base de loisirs
- Pas de tribune permanente mais emplacement dédié à l'accueil de tribunes provisoires
- Pas d'éclairage mais fourreaux prévus pour installation ultérieure
- Grille de départ sécurisée
- Equipements connexes :
 - Deux containers aménagés (accueil/vestiaires + stockage/mécanique)
 - Terrain annexe exploitable lors des compétitions (buvette, stands)

Atouts de cette piste

Piste accessible convenant aussi bien aux débutants qu'aux experts

Section Pro en seconde ligne droite (dédoublage de la ligne pour plus de variété)

Piste nécessitant peu d'entretien

Possibilités d'évolution future

Exploitation

12 heures en semaine en période hivernale (7 créneaux pour le club)

17 heures le reste de l'année (9 créneaux)

Présence d'un éducateur sportif salarié dédié à plein temps

Accueil de stages durant les vacances scolaires pour les clubs et les centres de loisirs voisins

Organisation d'épreuves FFC tout niveau (manche de Coupe de France 2016)

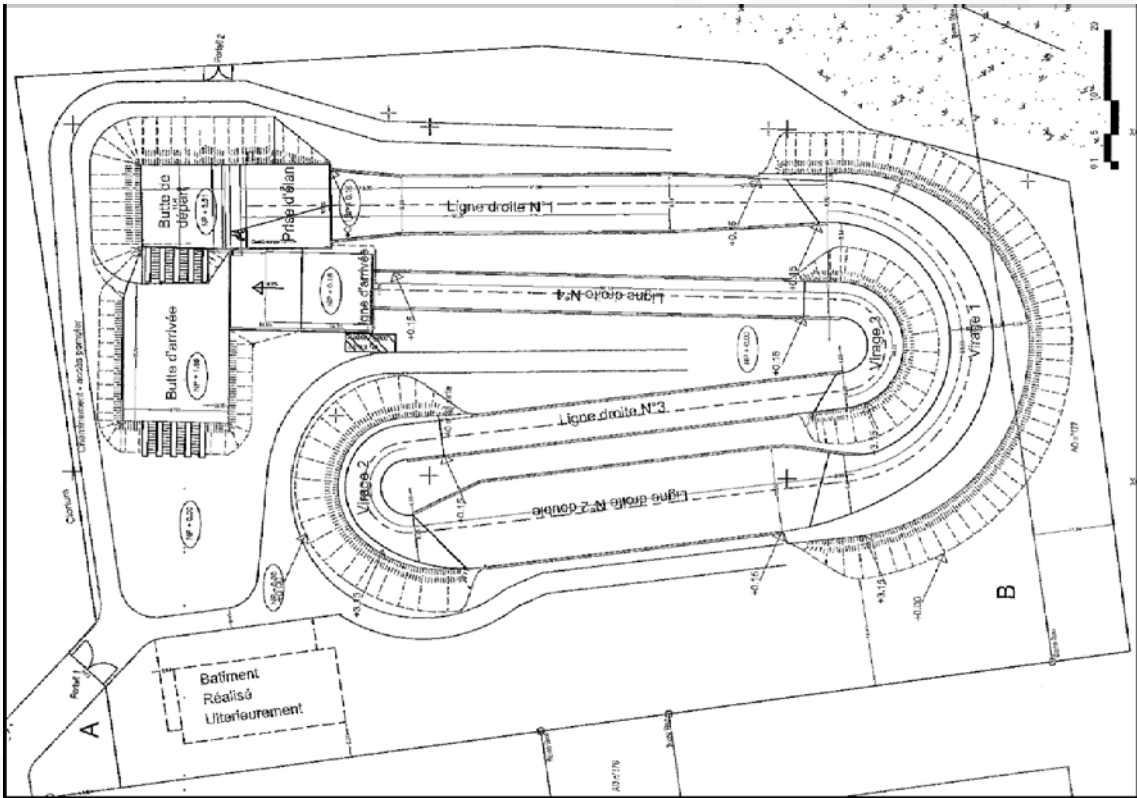
Fiche contact

Adresse : Rue du Loing – 45120 CHALETTE-SUR-LOING

Club support : Guidon Chalettois

Site internet : www.guidonchalettois.fr

Nombre de licenciés 2016 : 224



PISTE DE CHOLET

Pourquoi une nouvelle piste ?

Alors qu'elle existait depuis 25 ans, la piste de Cholet a été déplacée et remise aux normes, afin d'accueillir davantage de pratiquants, d'organiser des compétitions nationales et de favoriser le développement du club.

Chiffres clés

Date de construction : 2011

Coût : 185 000 euros TTC

Délai : 1 an entre la décision budgétaire et la livraison de l'équipement (durée des travaux : 3 mois)

Caractéristiques sportives de la piste

Emprise de la piste : 7200 m²

Longueur : 370 m

Revêtement de la piste : calcaire (0/4) et virages en enrobé (0/6)

Hauteur et longueur de la butte de départ : 3 m et 13 m

Fiche signalétique

- Accès fermé
- Localisation sur un terrain public au sein d'un complexe sportif
- Proximité immédiate avec un collègue
- Pas de tribune permanente mais emplacement dédié à l'accueil de tribunes provisoires
- Pas d'éclairage mais fourreaux prévus pour installation ultérieure
- Grille de départ sécurisée
- Equipements connexes :
 - Parking voitures déjà existant sur site
 - Utilisation des vestiaires du complexe sportif
 - Terrain stabilisé annexe exploitable lors des compétitions (buvette, stands)

Atouts de cette piste

Mutualisation des équipements (vestiaires)

Espaces disponibles autour de la piste permettant l'accueil de compétition

Excellent drainage

Piste à caractère ludique idéale pour la formation des plus jeunes

Possibilités d'évolution future

Exploitation

12 heures en semaine à raison de 6 créneaux club

Accueil de stages durant les vacances scolaires et lors de certains we

Organisation d'épreuves FFC de niveau départemental à national

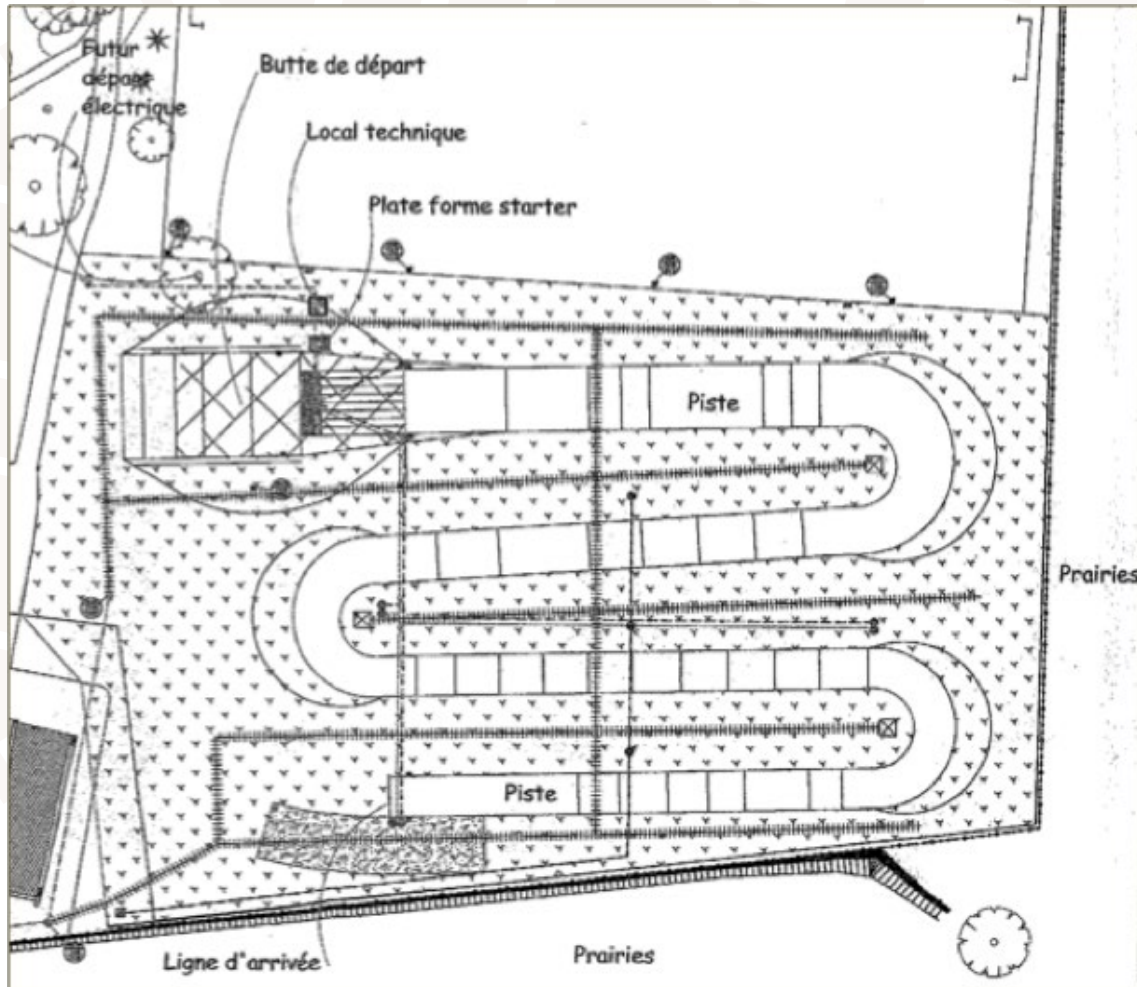
Fiche contact

Adresse : Complexe sportif Joachim du Bellay – 49300 CHOLET

Club support : Cholet BMX

Site internet : www.choletbmx.com

Nombre de licenciés 2016 : 70



Légende :

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Tranchée drainante | Puitsard |
| Fourreau électrique | Emplacement compteur d'eau |
| Fourreau sonorisation | Plate forme sablon |
| Fourreau/tuyau eau potable | Gazon |
| Main courante bois | Enrobé 0/6 |
| Soutènement rondin bois | Grille de départ |
| Caniveau grille | Plot béton - réservation poteaux |
| Sortie fourreau sonorisation | Clôture à démonter |
| Sortie fourreau point élec | Nouvelle clôture |
| Point d'eau potable | |

PISTE DU TRÉPORT

Pourquoi une nouvelle piste ?

La section BMX a connu un important développement ces dernières années sous l'impulsion d'un ancien champion local devenu entraîneur. Il a su susciter un engouement auprès des jeunes du Tréport et une nouvelle piste a été créée pour accueillir ces jeunes et organiser des compétitions.

Chiffres clés

Date de construction : 2009

Coût : 500 000 euros TTC (50% pour la piste, 50% pour la butte de départ aménagée).

Délai : 2 ans entre la décision budgétaire et la livraison de l'équipement (durée des travaux : 4 mois)

Caractéristiques sportives de la piste

Emprise de la piste : 5125 m²

Longueur : 354 m

Revêtement de la piste : stabilisé (0/4) et virages en enrobé (0/6)

Hauteur et longueur de la butte de départ : 4.41 m et 10 m

Fiche signalétique

- Accès fermé
- Localisation sur un terrain public au sein d'un complexe sportif
- Tribune naturelle
- Eclairage
- Grille de départ sécurisée
- Plateforme de départ couverte
- Equipements connexes :
 - Parking voitures déjà existant sur site
 - Vestiaires et locaux techniques sous la butte de départ
 - Terrain stabilisé annexe exploitable lors des compétitions (buvette, stands)

Atouts de cette piste

Butte de départ aménagée

Tribune naturelle

Excellent revêtement

Piste surélevée assurant ainsi un drainage efficace

Eclairage performant optimisant les plages d'utilisation de la piste

Niveau technique adapté pour tous

Exploitation

Utilisation 5 jours par semaine par le club

Partenariats avec le centre de loisirs

Organisation d'épreuves FFC de niveau départemental à national

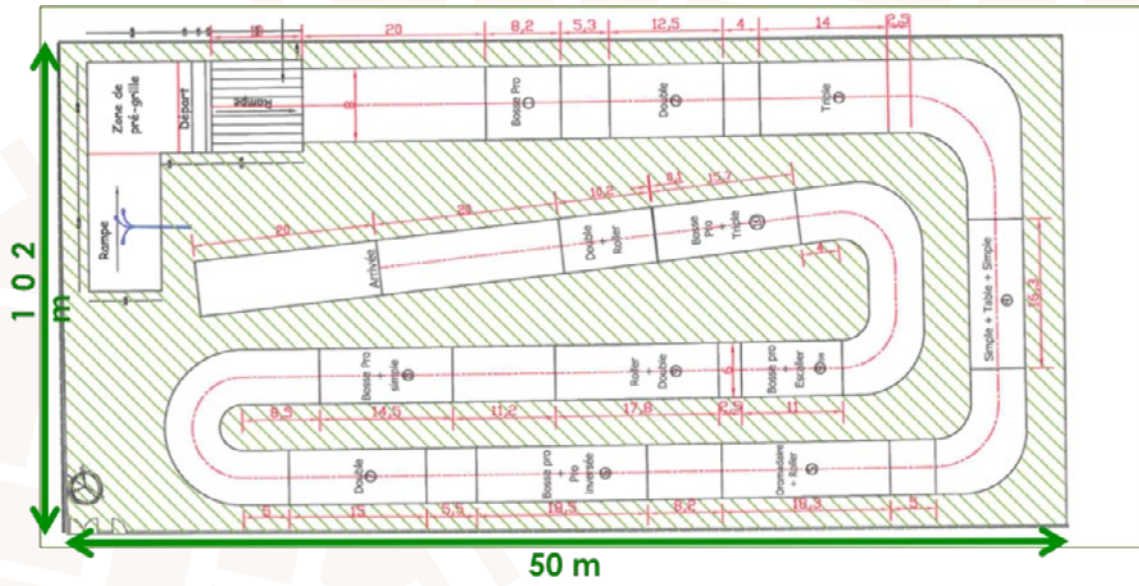
Fiche contact

Adresse : Stade du parc Sainte-Croix – 76470 LE TRÉPORT

Club support : AS Tréport Cyclisme

Site internet : <http://astbmxrace.clubeo.com/>

Nombre de licenciés 2016 : 60



PISTE DE DESCARTES

Pourquoi une nouvelle piste ?

Ce projet correspond à un nouvel élan collectif au sein du Comité Directeur du club qui répond à une demande des pilotes et une envie de développement du club.

Les derniers travaux datant de 2007, le tracé n'était plus en adéquation avec le format des nouvelles pistes. La création d'une butte départ à 5 m permet d'améliorer le rayonnement régional voire national de la piste et permettra aux pilotes du club de s'aguerrir techniquement dans l'optique des compétitions majeures.

Chiffres clés

Date de construction : 2016

Coût : 160 000 euros TTC (50% pour la piste, 50% pour la butte de départ aménagée).

Délai : 1 an entre la décision budgétaire et la livraison de l'équipement (durée des travaux : 4 mois)

Caractéristiques sportives de la piste

Emprise de la piste : 7400 m²

Longueur : 380 m

Revêtement de la piste : calcaire (0/4) et virages en enrobé (0/6)

Hauteur et longueur de la butte de départ : 5.65 m et 20 m

Fiche signalétique

- Accès fermé
- Localisation sur un terrain public en face d'un complexe sportif
- Tribune naturelle
- Eclairage (3 mâts de 18 m avec 4 projecteurs 2000W chacun)
- Grille de départ sécurisée
- 1 section PRO
- Equipements connexes :
 - Parking voitures déjà existant sur site
 - Locaux club et stockage dans bâtiment modulaire
 - Terrain stabilisé annexe exploitable lors des compétitions (buvette, stands)

Atouts de cette piste

Butte de départ avec ossature métallique adaptée aux nouveaux standards UCI (5m)

Tribune naturelle

Excellent revêtement calcaire

Drainage performant assuré par 3 tranchées drainantes

Eclairage performant optimisant les plages d'utilisation de la piste

1 emploi permanent pour animation/encadrement des séances

Exploitation

12 créneaux par semaine

Partenariats avec le centre de loisirs

Organisation de stages et d'épreuves FFC de niveau départemental à national

Fiche contact

Adresse : Avenue Pierre Mendès France - 37160 Descartes

Club support : BMX Descartes

Site internet : <http://bmx-descartes.sportsregions.fr/>

Nombre de licenciés 2016 : 97



PROCÉDURE DE CLASSEMENT D'UNE PISTE

ENJEUX DU CLASSEMENT DE PISTE

La Fédération Française de Cyclisme propose une procédure de classement des pistes BMX calibrée en fonction du niveau de difficulté du tracé et de son utilisation.

Les niveaux de classement des pistes de BMX se déclinent de la façon suivante :

- Interchampionnat (piste avec butte de départ à 8 m)
- Interchallenge (piste avec butte de départ à 5 m)
- Niveau 1 (National)
- Niveau 2 (Régional/Départemental)
- Niveau 3 (Loisirs)

Les fiches de classement et l'ensemble des critères techniques propres à chaque niveau sont disponibles à l'adresse suivante : <http://www.ffc.fr/equipements-bmx/> (documents techniques)

Le classement d'une piste de BMX par la FFC est une étape nécessaire pour garantir une pratique sécurisée en adéquation avec les règlements fédéraux et assurer la couverture assurance par les licenciés FFC.

Les pistes non classées ne peuvent accueillir de compétitions officielles. Toute activité sportive ou ludique effectuée sur une piste non classée engage la responsabilité de l'entité propriétaire (Ville) et/ou de la structure qui mènerait une activité de groupe sur l'équipement.

MODALITÉS ET PLANNING DE LA PROCÉDURE DE CLASSEMENT

Le classement d'une piste passe par l'organisation d'une visite de contrôle durant laquelle les mesures prises sur le terrain sont croisées avec les grilles de critères établies par la FFC en fonction de chaque niveau.

Cette visite est rendue obligatoire pour toute création de piste ou toute modification effectuée sur une piste existante.

Tout changement du profil de la piste (modifications volontaires du tracé et/ou des obstacles, grille de départ, éclairage, intempéries, etc...) rend en effet le classement caduc et une nouvelle procédure de classement doit être engagée.

La visite de classement doit dans tous les cas être anticipée par le porteur de projet afin d'éviter une programmation trop éloignée de la fin de chantier et permettre ainsi une reprise d'activité sportive la plus rapide possible.

QUI EFFECTUE LE CLASSEMENT DE LA PISTE ?

Un binôme constitué d'un référent technique BMX et d'un représentant de la commission BMX.

En fonction du niveau de classement de la piste, le statut du référent technique habilité à classer la piste ainsi que l'échelon local de la commission BMXC concerné différeront. La présence du Président du club et d'un représentant de la collectivité propriétaire de l'équipement est obligatoire le jour de la visite.

Exemples :

Piste Interchallenge – Binôme constitué d'un référent technique 1 (RT1) soit l'échelon le plus élevé et d'un membre de la Commission Nationale

Piste de Niveau 2 (régional) : Classement réalisable par un RC2, RT2 ou RT1 et 1 membre de la commission régionale

Il convient donc de prendre contact avec le référent et votre comité régional afin que ce dernier puisse convoquer sur site un membre de sa commission départementale/régionale (voire nationale pour les projets d'envergure nationale/internationale).

Pour tout nouveau projet de piste, la FFC préconise au porteur de projet de se rapprocher du comité régional dont il dépend et/ou d'un des référents listés par la FFC afin de les accompagner sur la validation voire la conception des plans de la piste (profils et choix des obstacles, pertinence de l'implantation).

MODALITÉS DE LA VISITE

Le binôme constitué du référent et du membre de la commission BMX est chargé de prendre l'ensemble des mesures sur site et de photographier tous les obstacles.



Plusieurs cas de figure possibles :

- Aucun problème, le classement est validé par le binôme et fait l'objet d'un PV de classement signé par l'ensemble des parties
- Des éléments ne sont pas conformes. Le binôme mentionne alors sur la fiche dite de 1^{ere} visite une liste de travaux obligatoires (+ potentiellement une liste de travaux conseillés) à réaliser pour mise en conformité. Une date butoir pour réalisation de ces travaux est alors mentionnée. Une fois les travaux effectués, une seconde visite est programmée pour attester la bonne réalisation ou non de ces travaux
- La piste présente des écarts mineurs avec certaines valeurs réglementaires (angle de butte de départ trop important, largeur de piste insuffisante, etc...) et sont impossibles à corriger pour des raisons financières ou techniques (terrain exigu) Une fiche d'écarts est alors transmise à la Commission Nationale BMX à l'issue de la visite de classement. La CN BMX valide ou non les écarts. ATTENTION, cette tolérance est uniquement envisageable pour les pistes de niveaux 2 et 3.
- La piste présente trop d'irrégularités et n'est donc pas classée.

CONSTITUTION DU RAPPORT DE VISITE

- Le compte rendu de visite de la piste signé du référent et du président du club (si nécessaire),
- Le plan coté annoté des modifications à exécuter,
- Un rapport photographique de la piste ; vues d'ensemble, vue de la butte de départ, de chaque obstacle et de chaque virage,
- La conformité² réglementaire de la piste,
- Le ou les procès verbaux de visite,
- Le procès verbal de classement d'une piste de BMX suivant le niveau

CAS PARTICULIER DES BUTTES À 5 ET 8 MÈTRES

Comme indiqué dans la réglementation fédérale (cf fiche de classement Interchallenge – articles A1 et B1), la construction d'une butte de départ à 5 ou 8 mètres nécessite un accompagnement technique particulier.

Le porteur de projet devra en effet transmettre au siège de la FFC un dossier technique préalable accompagné des plans de la butte ainsi que des obstacles modifiés (dans le cadre d'une opération de rénovation/amélioration) ou nouvellement construits.

Le lancement des travaux ne peut s'opérer qu'après feu vert de la FFC. L'accompagnement par un référent technique 1 (RT1) pour une mission de contrôle des plans mais surtout de suivi de chantier est rendue obligatoire. Son intervention vise en effet à garantir la conformité des travaux en cours et à éviter toute malfaçon bloquant par la suite le classement ou nécessitant des travaux correctifs.

A noter que les frais liés à la mission de référent RT 1 sont à la charge de la collectivité ou du club.



LA LISTE DES RÉFÉRENTS

Le statut de référent est attribué aux personnes ayant passé avec succès les examens régulièrement organisés par la FFC afin de tester leurs connaissances du règlement fédéral relatif aux pistes de BMX et leurs compétences en matière de construction de piste (techniques, application des matériaux, calcul de volumes, etc...).

En fonction des notes obtenues, les référents sont classés de la manière suivante :

- Référents de Classement 2 (RC 2) : référents habilités à classer les pistes de niveau 3 (loisir) et niveau 2 (départemental/régional)
- Référents Techniques 2 (RT2) : Compétences similaires au RC2 + capacité à conseiller le porteur de projet en phase amont (travail sur plans, suivi de chantier)
- Référents Techniques 1 (RT1) : Experts capables de classer les pistes de tout niveau (International à niveau 3) et de conseiller les porteurs de projet. L'intervention d'un RT1 est rendue obligatoire pour tout projet

Liste des référents disponible sur le site : <http://www.ffc.fr/equipements-bmx/> (liste référents)



SYNTHÈSE

| Périmètre | Catégorie de classement | Désignation | Butte de départ | Type d'épreuves | Responsable classement et certification | Niveau référents | Archivage |
|---------------|-------------------------|--|----------------------------|--|--|--|------------------------------------|
| International | Niveau Interchallenge | Butte de départ à 5m et piste interchallenge Grille de départ sécurisée | <p>Largeur : 10 m</p> | <i>Européennes</i> Championnat d'Europe Coupe d'Europe <i>Nationales</i> Championnat de France Finale Challenge France Coupe de France | Commission Nationale | RT 1 | Siège FFC |
| | | | | <i>Mondiales</i> Championnat du Monde Coupes du Monde <i>Nationales</i> Championnat de France Elite | Commission Nationale | | |
| National | Niveau 1 BIS | Piste temporaire <i>(généralement indoor)</i> avec butte départ démontable conforme à la réglementation FFC | <p>Largeur : 9 à 10m</p> | <i>Nationales</i> Coupe de France Manche Challenge France | Responsable Interregion (épreuves Challenge France) Commission régionale | | Comité régional |
| | | | | Piste permanente et butte de départ conformes à la réglementation FFC Niveau 2 régional ou départemental | <i>Régionales et Interrégionales</i> Manches Challenge France Championnats régionaux Coupes régionales | Commission régionale ou départementale | |
| Départemental | Niveau 2 | Piste permanente conforme à la réglementation FFC Niveau 2 mais pas de butte ou de grille de départ sécurisée | <p>Largeur : > à 4m</p> | <i>Départementales</i> Championnat départemental, coupe départementale | Commission régionale ou départementale | RT1, RT2 ou RC2 | Comité départemental (ou régional) |
| | | | | Piste permanente et butte de départ conforme aux critères loisirs ou FFC niveau 3 | Uniquement loisir et entraînement | Commission régionale ou départementale | |
| Loisirs | Niveau 3 | Piste permanente et butte de départ conforme aux critères loisirs ou FFC niveau 3 | <p>Largeur : > à 4m</p> | Uniquement loisir et entraînement | Commission régionale ou départementale | | |



NOTES

NOTES

NOTES





CONTACT

Guillaume SCHWAB

Responsable des Equipements Sportifs

☎ g.schwab@ffc.fr - ✉ 01 81 88 09 22

1, rue Laurent Fignon

78180 MONTIGNY LE BRETONNEUX

www.ffc.fr